
RAPPORT

SUR

LE TRACÉ DE LA ROUTE

ENTRE LE

LAC SUPÉRIEUR ET L'ÉTABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE ROUGE.

PAR

S. J. DAWSON, INGÉNIEUR CIVIL.

Imprime par Ordre de la Chambre des Communes.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX.

1870.

L.P. F5577.D3614

OTTAWA, 1^{er} mai 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur les meilleurs moyens d'ouvrir une ligne de communication entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière-Rouge.

La région qu'on devra traverser est rocheuse et montagneuse sur les bords du Lac Supérieur, mais à une petite distance à l'intérieur on atteint un plateau élevé où les eaux du St. Laurent et de la Winnipeg ont leur source commune. La passe la plus basse dans cette contrée élevée est à 839 pieds au-dessus du niveau du Lac Supérieur, ou à 1479 pieds au-dessus du niveau de la mer. En gagnant l'ouest, la descente par eau est assez douce et ne représente qu'une inclinaison de 450 pieds sur un parcours d'environ trois cents milles. Toutefois, la région est rocheuse et montagneuse jusqu'au Fort Francis, où se trouve la limite Est de la grande zone silurienne que recouvre la région unie de l'Ouest, et de là jusqu'au Lac des Bois la région est comparativement unie et la navigation ininterrompue.

Dans la région entre le plateau élevé du bassin et le Fort Francis, les vallées qui séparent les chaînes de montagnes offrent des lacs profonds tellement rapprochés les uns des autres, sur l'une des lignes explorées, et tellement bien situés qu'on pourra, sans beaucoup de frais, établir une ligne continue de navigation. Ce fait est important dans une région où les roches, les montagnes et l'eau se succèdent si rapidement qu'il sera toujours extrêmement difficile d'établir des voies de communication par terre.

Le projet de communication indiqué dans ce rapport et les précédents a pour but définitif d'établir un chemin de fer depuis le Lac Supérieur jusqu'aux eaux navigables, à l'intérieur ; au moyen d'écluses et de barrages, on peut établir une voie continue de navigation depuis le terminus du chemin de fer jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois ; de ce dernier point jusqu'au Fort Garry on établirait une voie ferrée.

Le chemin de fer du Lac Supérieur aurait quarante milles de long. La ligne de navigation commençant à son terminus couvrirait un parcours de trois cent onze milles et à son extrémité Ouest serait reliée au Fort Garry par un chemin de fer de quatre-vingt-dix milles.

Ces immenses constructions demanderont nécessairement quelques années. En attendant, on propose d'ouvrir aussitôt que possible une voie de communication par de bons chemins carrossables reliant les eaux navigables de la section centrale au Lac Supérieur, à l'une des extrémités, et le Fort Garry, à l'autre. En même temps, dans le but d'éviter des transbordements l'on exécuterait, dans la région des lacs, des travaux préliminaires qui pourraient être promptement exécutés.

Cette manière graduelle de procéder donnerait, mieux que toute autre combinaison, une voie de communication très-avantageuse.

L'exécution des premiers travaux attirerait au Lac Supérieur le commerce des territoires du Nord-Ouest, et l'on pourrait continuer ces travaux à mesure que les ressources du pays le permettraient, en commençant toujours par les plus indispensables et les plus productifs, jusqu'à ce que le tout soit complet.

De bons chemins carrossables aux extrémités de la section navigable, combinés avec quelques améliorations dans la région des lacs, donneraient de suite aux coions de l'Etablissement de la Rivière-Rouge des facilités qu'ils n'ont pas actuellement pour faire venir leurs provisions, et aux immigrants le moyen d'atteindre les prairies de l'Ouest.

J'ai l'honneur, etc.,

S. J. DAWSON.

A l'Hon. William McDougall, C. B.,
Ministre des Travaux Publics,
etc., etc., etc.,
Ottawa.

I N D E X .

	PAGE
Rapport sur l'exploration de 1868.....	7
Région entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière-Rouge.....	10
Projet d'ouverture des communications.....	11
Voie ferrée continue du Lac Supérieur à l'Etablissement de la Rivière-Rouge....	11
Chemin du Pacifique.....	12
Par chemin de fer	12
Par chemin de fer et par eau.....	14
Evaluation de ce que coûtera l'ouverture des communications préliminaires.....	15
Coût probable de l'exécution complète du projet.....	21
Réserves de terres pour des fins publiques.....	24
Les Sauvages sur la ligne de communication.....	25
Manière de conduire les travaux.....	26
Projet d'un chemin de fer jusqu'au Lac La Pluie.....	27
Explorations subséquentes.....	28
Ouvrage de M. Russell sur les territoires du Nord-Ouest.	28
Le Grand Nord-Ouest.....	29



RAPPORT

SUR

LE TRACÉ DE LA ROUTE

ENTRE LE

LAC SUPÉRIEUR ET L'ÉTABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE-ROUGE,

~~~~~  
EXPLORATION DE 1868.

Dans mon rapport de l'an dernier, après avoir décrit brièvement la région située entre le Lac Supérieur et l'Établissement de la Rivière-Rouge, j'évaluais ce que coûterait une voie de communication établie avec toute l'économie possible et qui devrait avoir pour effet de diriger vers le Canada le commerce des territoires du Nord-Ouest et servir de préliminaire à des travaux plus complets.

J'ai maintenant l'honneur de vous faire rapport des opérations de l'an dernier entreprises sous la direction du département des travaux publics, en vue de constater si l'on pourrait améliorer la section Est de la ligne en s'écartant du chemin projeté du Lac du Chien et adoptant le bras Ouest de la Kaministiquia, comme base d'une ligne qui comprendrait toutes les eaux navigables qu'on peut utiliser.

On savait déjà, par les rapports de l'expédition de la Rivière-Rouge, qu'une série de grands lacs existait à la source de ce bras de rivière, et il semblait probable que ces lacs pourraient former un chaînon de la ligne de communication. Comme à cet égard l'importance de ces eaux dépendait, en premier lieu, de leurs niveaux relatifs, — entre-elles, et les lacs situés sur le versant opposé du bassin, — et en second lieu, de la possibilité de les relier au Lac Supérieur, — il fallut d'abord établir les niveaux et ensuite trouver un passage pour établir un chemin praticable traversant la région accidentée et montagneuse qui sépare ces lacs de la Baie du Tonnerre.

Pour faciliter l'intelligence de ces opérations, il sera bon de consulter les cartes annexées à ce rapport, savoir :

1. Plan, — échelle de deux milles au pouce, — indiquant la position des lacs au sommet du bassin et la déviation du chemin du Lac du Chien.

2. Carte, — échelle de dix milles au pouce, — indiquant tout le tracé de la ligne entre la Baie du Tonnerre et l'Établissement de la Rivière Rouge.

3. Carte, — échelle de douze milles au pouce, — indiquant la position et la longueur relatives des chemins du Canada et des États-Unis conduisant à l'Établissement de la Rivière-Rouge.

4. Plan, — en profil, — indiquant l'altitude relative des lacs entre le Lac Supérieur et le Fort Francis, sur le tracé de la ligne.

5. Plan, — en profil, — indiquant les routes par la Rivière aux Tourtes (Pigeon River) et la Rivière La Seine.

En consultant le plan No. 1, on verra qu'à la tête de la Matawin, ou bras Ouest de la Kaministiquia, il y a deux grands lacs nommés respectivement Shebandowan et Kashaboïwe. Ces lacs se trouvent sur le versant Est, et immédiatement vis-à-vis, sur le côté Ouest, est le grand bassin du Lac des Mille Lacs, tributaire du Lac La Pluie.

La distance entre le Lac Kashaboïwe et le Lac des Mille Lacs est d'un mille soixante chaînes, y compris un petit lac ou étang intermédiaire. Cet étang se trouve à 50 chaînes du Lac des Mille Lacs et à un niveau plus élevé de  $14\frac{13}{100}$  pieds.

Entre l'étang et le lac, il y a un ravin dont le point le plus élevé est à 25 pieds au-dessus du niveau du Lac des Mille Lacs et à  $10\frac{7}{100}$  pieds au-dessus de celui de l'étang. C'est la passe la moins élevée entre les eaux qui courent à l'Ouest jusqu'au Lac La Pluie et celles qui courent à l'Est jusqu'au Lac Supérieur, c'est-à-dire entre la frontière et la Baie de Nipigon.

L'étang mentionné est la source de la rivière Matawin, et se décharge dans le Lac Kashaboïwe par un petit ruisseau qui a  $4\frac{99}{100}$  pieds d'inclinaison sur une distance de  $9\frac{14}{100}$  pieds au-dessus du niveau du Lac des Mille Lacs. Le cours d'eau par lequel le Lac Kashaboïwe se décharge dans le Lac Shebandowan a un volume considérable et une inclinaison de  $29\frac{33}{100}$  pieds sur un parcours de 70 chaînes; ainsi, le Lac Shebandowan se trouve à  $20\frac{19}{100}$  pieds au-dessus du niveau du Lac des Mille Lacs.

Quarante milles à l'Ouest de la passe sus-mentionnée, c'est-à-dire par les Lacs Baril et Windegoostegon, le niveau d'eau à la tête du Portage Français est de 55 pieds au-dessus de celui du Lac des Mille Lacs.

Ces différences de niveau ne sont pas très-formidables et pourraient être facilement rachetées, comme je l'expliquerai plus loin. En attendant, je ferai observer que ces lacs diffèrent si peu de niveau qu'il serait facile d'obtenir, sans grands frais, soixante-dix milles de navigation ininterrompue à travers la région élevée qui sépare les deux grands bassins de la Winnipeg et du St. Laurent; de plus, cette navigation ne se ferait point par des cours d'eau étroits et tortueux, mais sur des lacs offrant un champ ample aux navires.

On pourrait prolonger et rendre continue cette section navigable vers l'Ouest, au moyen d'écluses et de barrages. Son extrémité Est se trouverait à quarante milles du dépôt de la Baie du Tonnerre, et on pourrait la relier à ce point par un chemin carrossable pour le moment et par un chemin de fer à l'avenir. Cette passe, comme je l'ai déjà dit, est, d'après les explorations, la plus basse qui existe sur le territoire anglais, et cependant ses eaux se trouvent à une hauteur de 839 pieds au-dessus du niveau du Lac Supérieur ou 1479 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Il est important d'avoir une pareille ligne de navigation sur la partie la plus élevée de la route de la Rivière Rouge et dans une région où il est très-difficile d'établir des chemins par terre.

La région située entre ces bassins et la Baie du Tonnerre est accidentée et montagneuse; mais avec l'aide des Sauvages qui y font la chasse et après de longues explorations, on est parvenu à y tracer une route praticable.

Voici les différentes lignes qu'on a explorées à cet effet:—

Sur la recommandation des Sauvages on traça d'abord une ligne depuis le 18<sup>me</sup> mille du chemin du Lac du Chien jusqu'au Lac Shebandowan. Cette ligne traverse le bras Nord de la Kaministiquia, à environ deux milles et demi en amont de l'embouchure de la Matawin, et de là fait un détour pour gagner vers l'Ouest les plateaux élevés et les montagnes qui se trouvent au Nord de la Matawin. Les Sauvages prétendent que c'est la meilleure route; ils ont sans doute raison, mais cela n'empêche pas cette route d'être à peine praticable.

On traça ensuite une ligne depuis le huitième mille du chemin du Lac du Chien jusqu'à l'embouchure de la Matawin, et de ce point l'on suivit la vallée de cette rivière jusqu'au Lac Shebandowan. Cette route est de beaucoup préférable à la précédente; mais celle de la Kaministiquia avait été recommandée, et, avant d'en venir à une conclusion, cette dernière fut aussi explorée.

Partant d'un point sur le lot No. 18, première concession de Nee-bing, on traça une ligne jusqu'au Portage de L'Île, sur la Kaministiquia, en vue de continuer cette ligne, dans la direction Nord-Ouest, jusqu'à la vallée de la Matawin. Toutefois, sur les bords de la Kaministiquia, le sol fut trouvé si raboteux et montagneux qu'on abandonna cette ligne, dont les dix premiers milles n'avaient présenté aucun obstacle sérieux.

Tout considéré, la meilleure ligne serait donc celle qui part du huitième mille de la route du Lac du Chien, touche l'embouchure de la Matawin et suit la vallée de cette rivière jusqu'au Lac Shebandowan, ou plutôt jusqu'à la première chute en aval de ce lac, où l'on se propose de construire un barrage.

Je reviens aux eaux du plateau supérieur (summit region). Le Lac Shebandowan, sur le versant Est du bassin, et le Lac des Mille Lacs, sur le versant Ouest, égouttent une superficie assez considérable pour fournir assez d'eau à un canal; mais le Lac Kashabowiwe qui les sépare se trouve à un niveau plus élevé, —  $9\frac{14}{100}$  pieds au-dessus du Lac des Mille Lacs et  $29\frac{38}{100}$  au-dessus du Lac Shebandowan, — et il est douteux que ce lac puisse alimenter un canal dans les deux directions.

Toutefois, il est très-possible d'établir un niveau commun pour le Lac des Mille Lacs ou le Lac Shebandowan et le Lac Kashabowiwe; mais il y aurait avantage évident à élever le niveau du Lac Shebandowan pour faire de ce lac la source d'alimentation; on éviterait ainsi beaucoup d'éclusage, et la route du Lac Supérieur toucherait le plateau le plus élevé de toute la ligne. En élevant le niveau du Lac des Mille Lacs à la hauteur de celui du Lac Kashabowiwe, pour faire du premier la source d'alimentation, il faudrait, à partir du Lac Shebandowan, racheter par des écluses une élévation de 30 pieds. Mais, comme je viens de le dire, il est possible d'élever les niveaux des Lacs Shebandowan et des Mille Lacs à la hauteur du niveau du Lac Kashabowiwe, et cela fait, en ouvrant une tranchée dans l'arête de division, l'on obtiendrait un canal sans écluses et qui traverserait tout le sommet du plateau.

Toutefois, l'élévation du niveau du Lac des Mille Lacs pourrait ne pas épargner l'éclusage et bien que ce niveau soit plus élevé que celui du Lac Shebandowan, il n'est pas sûr qu'il en coûtât moins pour lui donner la hauteur nécessaire. Sur certains points de la côte Ouest, les terres sont basses et la nature ainsi que la hauteur de l'arête qui sépare le lac des cours d'eau qui s'en échappent de ce côté devront être déterminées avant qu'on essaie d'élever le niveau du lac de trois ou quatre pieds, élévation qui, en tous cas, sera nécessaire pour fournir un volume d'eau suffisant dans la direction du Lac Baril et du Portage des Français; mais en se limitant à cette légère différence de niveau, on ne risquerait pas d'envoyer l'eau dans d'autres directions.

Autour du Lac Shebandowan la région est modérément élevée et égoutte une superficie considérable des deux côtés, en sorte que, selon toutes probabilités, on pourrait lui donner l'élévation nécessaire en barrant sa décharge actuelle.

Il est évident néanmoins que le Lac Kashabowiwe, dont le niveau est actuellement le plus élevé, pourrait alimenter un canal dans les deux directions. Sa superficie est d'environ huit milles carrés, et il égoutte une étendue considérable de terrain des deux côtés; en outre, sur les cours d'eau qui s'y jettent il y a des lacs qu'on pourrait convertir en réservoirs pour les cas d'extrême sécheresse. Mais lors même qu'on prendrait toutes les dispositions pour assurer une alimentation amplement suffisante, on ne gagnerait rien en adoptant le Lac Kashabowiwe, car les Lacs des Mille Lacs et Shebandowan peuvent être élevés à son niveau à moins de frais qu'il n'en faudrait pour relier le Lac Shebandowan au Lac Kashabowiwe au moyen d'écluses.

Un barrage qui élèverait le niveau du Lac Shebandowan à 30 pieds au-dessus de son niveau actuel équivaldrait à un éclusage de 30 pieds et serait beaucoup moins coûteux.

Quant à l'étang supérieur on peut le considérer, dans toutes les combinaisons pratiques, comme formant partie du Lac Kashabowiwe, et l'on pourrait, à peu de frais, le réduire au même niveau, tout en lui conservant une profondeur suffisante.

L'arête de division a, comme on l'a vu, 50 chaînes de large et une élévation de 25 pieds, dans sa partie la plus élevée, au-dessus du Lac des Mille Lacs; cette arête est traversée par un ravin qui semble rempli de galets et de fragments de roche, et il serait facile de lui donner une profondeur suffisante.

Cette courte description donne une idée suffisante de la route par la Matawin au bras Ouest de la Kaministiquia. Comparée à la route du Lac du Chien, elle offre les avantages suivants: en premier lieu, elle atteint les eaux navigables du plateau supérieur par une ligne non interrompue depuis le Lac Supérieur, tandis que par le Lac du Chien le transport par terre offrirait deux sections, l'une de vingt-cinq milles du Lac Supérieur au Lac du Chien et l'autre de dix ou douze milles à travers les hautes terres.

Secondement, la navigation du haut de la Rivière du Chien et de la Savane serait très-pénible parce que les chenaux y sont étroits et tortueux, tandis que par la route de

l'Ouest, une fois qu'on aurait atteint les lacs, la navigation serait très-facile; enfin, en adoptant la ligne du Lac Shebandowan on économiserait une distance d'environ vingt milles, comme on peut le voir en consultant le plan.

Les deux routes sont praticables : celle du Lac du Chien coûterait moins à établir, mais son entretien serait plus dispendieux à cause des difficultés de la navigation, du plus grand nombre de transbordements et d'un long transport par terre dans une région aussi isolée que la partie la plus élevée de cette route.

En adoptant le bras Ouest au lieu du bras Nord de la Kaministiquia, le point de départ serait le même, et comme la divergence a lieu au-delà du point où les travaux sur la route du Lac du Chien sont actuellement rendus, les dépenses faites jusqu'à présent sur cette ligne ne seront pas perdues, et le bois préparé pour un barrage au Lac du Chien pourrait être descendu et utilisé dans la construction d'un pont sur la Kaministiquia.

A part de la déviation proposée sur la section Est, comme on vient de le voir, je crois que le plan indiqué dans mon rapport de l'année dernière est basé sur le principe qu'on devra nécessairement adopter pour ouvrir une communication provisoire, en vue de travaux plus complets dans l'avenir. Je ferai observer néanmoins que les renseignements obtenus depuis l'époque où j'ai fait mon dernier rapport, relativement au trafic probable qui s'établira dans cette région, suffiront pour justifier un surcroît de dépenses afin de diminuer le nombre des transbordements, résultat qui peut être obtenu sans beaucoup de frais additionnels. Mais avant d'entrer dans ces détails, j'appelle votre attention sur les particularités les plus frappantes de la région qu'on devra traverser.

#### RÉGION ENTRE LE LAC SUPÉRIEUR ET L'ÉTABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Entre le Lac Supérieur et le Lac La Pluie le sol est généralement raboteux et coupé par un grand nombre de lacs. Le plateau élevé, ou arête de division, se trouve tout près du Lac Supérieur, soit quarante-cinq milles du Lac aux Tourtes, ou, en mesurant suivant la ligne directe vers le Nord-Est et vers la source de la Kaministiquia, soixante-dix milles environ au fond de la Baie du Tonnerre. Dans la région intermédiaire, les passes varient de 840 à 1100 pieds au-dessus du niveau du Lac Supérieur,—cela en suivant les cours d'eau, car l'élévation générale est beaucoup plus considérable. Comme on doit le supposer, les cours d'eau partant d'une belle hauteur ont, sur un parcours aussi restreint, une rapidité très-grande et, par suite, ne pourront être rendus navigables qu'au prix de constructions auxquelles il ne faut pas songer pour le moment.

En partant de la tête du bassin et se dirigeant vers l'Ouest, la descente est beaucoup plus douce; ainsi la différence de niveau entre le Lac des Mille Lacs, qui se trouve près du sommet du plateau, et l'extrémité Ouest du Lac des Bois, n'est que de 450 pieds sur un parcours de 300 milles. Entre les hautes terres et le Lac La Pluie, les lacs sont si nombreux et si grands qu'il est difficile de dire quel élément prédomine : la terre ou l'eau. Toutefois, les lacs offrent le moyen d'établir, à peu de frais, une excellente communication par eau.

Du Fort Francis,—au pied du Lac La Pluie,—jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, la navigation n'est interrompue que par deux petits rapides faciles à racheter. Du Lac des Bois, vers l'Ouest, jusqu'au Fort Garry, l'on traverse une région basse et unie où, malgré les marais, on pourra établir un chemin suivant une ligne déjà explorée et sur la section Ouest de laquelle on a fait des travaux considérables.

Ainsi, entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge on traverse une région dont les diverses sections sont excessivement variées. D'abord, une section rude et accidentée qui s'étend du Lac Supérieur au sommet du plateau, et où les rivières ne sont pas navigables ni les routes faciles à établir.

Ensuite, la section qui s'étend à l'Ouest du plateau, également rude et accidentée, mais coupée dans toutes les directions par des lacs profonds qui occupent une partie considérable de sa superficie et qui, sur l'une des lignes explorées, peuvent être facilement reliés de manière à établir une ligne continue de navigation.

Cette section se termine au Fort Francis, où le pays change subitement d'aspect, et de ce point la navigation est continue jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois.

De ce dernier point jusqu'au Fort Garry la distance est de 90 milles, et les explorations ont démontré que sur ce parcours on peut facilement établir un chemin.

Entre le Fort William et le Fort Garry, par la route qu'on se propose d'ouvrir, la distance totale est de 441 milles, divisée comme suit :—

|                                                                                      |                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Du Lac Supérieur aux eaux navigables du plateau élevé.....                           | 40 milles.        |
| Du terminus du chemin du Lac Supérieur à l'angle Nord-Ouest du<br>Lac des Bois ..... | 311 “             |
| De l'angle Nord-Ouest au Fort Garry.....                                             | 90 “              |
|                                                                                      | <hr/> 441 milles. |

#### PROJET D'OUVERTURE DES COMMUNICATIONS.

L'ensemble du projet de communication peut se résumer comme suit : Un chemin de fer du Lac Supérieur aux eaux navigables de la région élevée, navigation continue, au moyen d'écluses et de barrages, du terminus des eaux navigables jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, et enfin un chemin de fer de ce dernier point jusqu'à l'Etablissement de la Rivière Rouge.

Le chemin de fer du Lac Supérieur aurait quarante milles de long ; il serait suivi d'une ligne navigable de trois cent onze milles lorsqu'elle serait reliée au Fort Garry par un chemin de fer de quatre-vingt-dix milles.

L'exécution complète de ces travaux demandera nécessairement plusieurs années, et l'on propose, en attendant, de faire un bon chemin carrossable du Lac Supérieur au bassin du plateau de division, d'améliorer aussi rapidement que possible la navigation de ce point vers l'Ouest et d'établir un bon chemin carrossable du Lac des Bois au Fort Garry. A mon avis, ces travaux préliminaires sont absolument essentiels,—indépendamment des améliorations qu'on pourra faire dans l'avenir,—et ils auraient pour effet d'ouvrir immédiatement une voie à l'émigration et d'attirer au Canada le commerce du Nord-Ouest.

Mais avant d'entrer dans le détail des travaux nécessaires, je dirai un mot d'un projet de voie ferrée continue.

#### VOIE FERRÉE CONTINUE DU LAC SUPÉRIEUR A L'ÉTABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Cette construction deviendra évidemment nécessaire à mesure que les régions du Nord-Ouest se coloniseront, et la ligne devra être placée de manière à former partie du réseau de chemins de fer qui couvrira plus tard le continent depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, sur le territoire anglais.

En consultant la carte, on verra qu'un chemin de fer, pour être continue, devra passer au Nord du Lac des Bois, et l'on observera aussi qu'une ligne partant du Canada et traversant le plateau élevé qu'on dit exister au Nord-Ouest des Lacs Huron et Supérieur, toucherait d'abord au Lac Supérieur, sur la Baie de Nipigon, et que sa direction, de ce point au Fort Garry, serait par le Lac Seul et l'extrémité Nord du Lac des Bois. On ne devra jamais perdre ces faits de vue dans tout projet de voie ferrée continue entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge.

Un chemin de fer établi suivant la ligne indiquée serait aussi direct que possible, et, dans un avenir plus ou moins éloigné, formerait partie du prolongement des voies ferrées canadiennes jusqu'aux prairies de la Saskatchewan.

Or, un chemin de fer partant d'un point quelconque à l'Ouest de la Baie de Nipigon ne remplirait pas ces conditions, et ce qui recommande surtout la ligne comparativement courte de quarante milles que j'ai indiquée au Fort William c'est qu'elle servira à relier le Lac Supérieur aux eaux navigables à l'intérieur.

Quant à la possibilité d'établir un chemin de fer entre la Baie de Nipigon et l'extrémité Nord du Lac des Bois, il est impossible de se prononcer avant que cette région ait été explorée. Il est probable qu'en suivant la vallée de Nipigon sur un certain parcours, de

manière à éviter la contrée accidentée qui borde immédiatement le Lac Supérieur et suivant de ce point la direction Nord-Ouest jusque dans le voisinage du Lac Seul, on trouvera un passage praticable. Du Lac Seul à l'extrémité Nord du Lac des Bois, on rencontrerait, je crois, peu de difficultés, si, comme on le dit, les couches siluriennes plates de la Baie d'Hudson se prolongent dans cette direction. Néanmoins, il vaudrait peut-être mieux suivre la vallée de la Rivière des Anglais jusqu'à sa jonction avec la Winnipeg et de ce point se diriger en ligne droite vers la Rivière-Rouge.

Le projet d'un chemin de fer continu, depuis le Lac Supérieur jusqu'à l'Etablissement de la Rivière-Rouge, devant bientôt acquérir une grande importance, je recommanderais qu'on fasse l'exploration de cette ligne dans le cours de l'été prochain.

Il serait également opportun de faire une étude minutieuse de la région au Nord des Lacs Huron et Supérieur. On a tracé, autrefois, une ligne parallèle à la côte, environ vingt milles en arrière du Lac Supérieur, mais la région que traverse cette ligne est rude et accidentée, comme on peut le voir par l'intéressant rapport de M. Herrick, qui dirigeait l'exploration. La ligne était trop voisine de la côte, et je suis d'avis que le meilleur emplacement pour une route se trouve dans la région élevée où les cours d'eau qui se jettent dans la Baie d'Hudson et les affluents du St. Laurent ont leur source commune.

M. A. J. Russell, d'Ottawa, résume, dans un ouvrage qui sera bientôt publié, tous les renseignements connus sur le plateau élevé aux sources des rivières qui se jettent dans le Lac Huron; mais la région au Nord du Lac Supérieur et à l'Est du Lac Nipigon est inconnue, si ce n'est par les rapports des voyageurs, et l'exploration de M. Herrick, laquelle, comme on l'a vu, était limitée à environ vingt milles de la côte.

#### CHEMIN DU PACIFIQUE.

Il deviendra un jour très important d'ouvrir une ligne de communication traversant tout le continent sur le territoire anglais. Mais l'avenir décidera si cette communication devra être entièrement par chemin de fer ou si l'on devra profiter des eaux navigables qui sont si abondamment distribuées à l'Est des Montagnes-Rocheuses.

#### *Par chemins de fer.*

Entre l'Etablissement de la Rivière-Rouge et les sources des rivières Saskatchewan et Athabasca, la région est éminemment propre à la construction de chemins de fer. On a aussi trouvé des passes praticables dans les Montagnes-Rocheuses où la montée est généralement facile en venant de l'Est. On ne rencontrera des obstacles sérieux qu'en arrivant au sommet de ces montagnes.

Entre la rivière Fraser et le quarante-neuvième parallèle, la Colombie Anglaise est, pour ainsi dire, une mer de montagnes; néanmoins, des explorateurs persévérants ont réussi à y trouver des passes praticables pour l'établissement de chemins de fer. Pour les Montagnes Rocheuses, le capitaine Palliser, chargé d'une exploration par le gouvernement anglais, parle favorablement de la passe anglaise dite "Kootanie," près de la frontière, à l'endroit où des explorateurs de Montana sont actuellement, dit-on, à la recherche de mines d'or et d'argent. Le Dr. Hector, dont les travaux sont fort appréciés, parle aussi très-favorablement de la passe du "Cheval qui rue," (*Kicking Horse Pass*), un peu plus au Nord; mais il est probable que la meilleure passe serait celle d'Athabasca, fréquentée depuis plus longtemps que toutes les autres et, par suite, mieux connue. M. Waddington fixe la latitude de cette passe à 52°54 Nord, et sa hauteur à 3760 pieds au-dessus du niveau de la mer; il indique aussi plusieurs routes qui y conduisent en partant du Pacifique.\* Il ajoute que le haut de la rivière Fraser est navigable sur un parcours de 280 milles.

M. Waddington prétend qu'en adoptant la passe d'Athabaska et de la Tête Jaune, ou comme on l'appelle quelquefois la passe de la Tête de Cuir, (*Leather Head Pass*) un chemin

(\*) Voici les élévations respectives des passes les mieux connues aux sources de la Saskatchewan : Passe anglaise "Kootanie," 5,960 pieds; Passe Kanouki, 4,600 pieds; Passe du Vermillon, 4,944 pieds; Passe du "Cheval qui rue," 5,420 pieds; la passe dite "Horse," 6,347 pieds au-dessus du niveau de la mer.

de fer partant du comptoir Edmundston, sur la Saskatchewan, jusqu'à l'entrée de Bute, (*Bute Inlet*) sur le Pacifique, n'aurait que 654 milles de long.

Tant que cette région ne sera pas mieux connue, on ne peut qu'indiquer la position probable d'un chemin de fer inter-océanique, et le chemin, s'il doit être construit, comme il est probable qu'il le sera sur le territoire anglais, son parcours peut être indiqué comme suit d'une manière générale.

On pourrait suivre la vallée de l'Ottawa et de son affluent, la rivière de Montréal, jusqu'au 82e degré de longitude Ouest; de là, prendre la direction Nord-Ouest jusqu'à la sortie du Lac Nipigon, où l'on rejoindrait la ligne indiquée plus haut par un chemin de fer entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière-Rouge, passant par le Lac Seul et l'extrémité Nord du Lac des Bois. Depuis l'Etablissement de la Rivière-Rouge jusqu'au comptoir Edmundston, sur la Saskatchewan, le tracé ne rencontrerait pas de difficultés, et de là on pourrait suivre jusqu'au Pacifique la ligne indiquée par M. Waddington.

Par cette route voici quelle serait, d'après les calculs de M. Russell, la distance de Montréal au Pacifique :

|                                                                   |      |         |
|-------------------------------------------------------------------|------|---------|
| De Montréal au Fort Garry.....                                    | 1367 | milles. |
| Du Fort Garry au comptoir Edmonston, en passant par les prairies. | 825  | "       |
| Du comptoir Edmonston à l'entrée de Bute .....                    | 654  | "       |
| Total.....                                                        | 2846 | "       |

Si l'on constate que cette ligne est praticable et si on l'établit définitivement, on pourra y relayer un prolongement du chemin de fer projeté de Toronto à Nipissing; de cette manière, la ligne se trouvera elle-même reliée aux points les plus importants du réseau actuel de chemins de fer du Canada.

Nul doute qu'il s'agit ici d'un projet gigantesque, savoir : un chemin de fer traversant le continent depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique et desservant la Confédération de toutes les colonies anglaises de l'Amérique Britannique du Nord, offrant ainsi un débouché au commerce des Indes, de la Chine, du Japon, et en un mot du monde entier.

Mais en considérant de si vastes projets il est bon de calculer ce que coûtera leur exécution, et à cet égard je ne puis mieux faire que d'avoir recours aux chiffres cités par M. Fleming, l'habile ingénieur qui préside actuellement à la construction du chemin de fer intercolonial.

M. Fleming écrit, il y a quelques années, une brochure fort intéressante sur les territoires du Nord-Ouest et les meilleurs moyens d'en exploiter les ressources. Dans cette brochure, parlant d'une voie ferrée de 2,000 milles de long et d'une ligne télégraphique établie sur son parcours, il fait les observations suivantes :

" Pour se former une juste idée des proportions de l'entreprise en question et des moyens de la réaliser convenablement, il est bon d'examiner ici quelque détails importants.

" La construction de 2,000 milles de chemins de fer, en calculant d'après la moyenne de travaux de ce genre qui existent déjà dans le pays, comprend les détails suivants : emploi de 10,000 ouvriers pendant cinq ou six ans;—livraison de 5,000,000 de traverses, et de plus de 200,000 tonneaux de fer à lisses pour la " voie permanente;—érection de 60,000 poteaux de télégraphe supportant 1,000 tonneaux de fil de fer;—organisation d'une force motrice équivalente à plus de 50,000 chevaux et divisée entre 490 locomotives;—construction de 5,000 à 6,000 chars accouplés avec les locomotives et qui, réunis en un seul train, formeraient une longueur de plus de 50 milles;—et, enfin, dépense de pas moins de 100,000,000 de piastres pour construction et matériel.

" Pour éviter des conclusions trop précipitées, il est bon aussi d'examiner quels seront les frais d'exploitation d'une ligne aussi gigantesque, lorsqu'elle sera complètement achevée; quelques chiffres suffiront pour faire voir que si vaste que soit l'entreprise d'un chemin de fer traversant l'Amérique du Nord, l'exploitation de la ligne offre, dans l'état actuel du pays, des difficultés non moins considérables. Il faudra d'abord chaque année une quantité de combustible représentée au moins par 200,000 cordes de bois;—pour l'entretien de la route, un régiment de 2,000 cantonniers disséminés en petites bandes sur toute la ligne;—chaque année il faudra, en moyenne, 600,000 nouvelles traverses, et près de 30,000 tonneaux de fer à lisses;—les réparations du matériel roulant se monteront au moins à un million de piastres par année;—on aura constamment à gages 5,000 ouvriers de toutes sortes qui, avec

leurs familles, représenteront 20,000 personnes vivant aux frais de la compagnie. Les salaires de ces employés se monteront à près de \$2,000,000 par année, et les frais d'exploitation et d'entretien dépasseront chaque année \$8,000,000.

“ Si à cette dernière somme on ajoute encore l'intérêt du coût de construction il devient évident que jusqu'à ce que les recettes brutes du chemin de fer ne s'élèvent annuellement à la somme énorme de \$14,000,000, la ligne ne produira pas l'intérêt du capital engagé dans l'entreprise.”

*Communication par terre et par eau.*

La Baie du Tonnerre, Lac Supérieur, est actuellement accessible à tous les navires qui font la navigation des grands lacs. De cette baie vers l'Ouest, jusqu'à la Rivière Rouge, le trajet, ainsi qu'on l'a vu, se décompose comme suit : quarante milles par terre, suivis de trois cent onze milles de navigation présentant aujourd'hui des obstacles mais que l'on pourrait rendre continue, enfin quatre-vingt-dix milles de chemin par terre aboutissant au Fort Garry.

Commencant au Fort Garry, on pourrait, à peu de frais, rendre la navigation continue en passant par la Winnipeg et suivant la Saskatchewan jusqu'au comptoir Edmondston, parcours de 1060 milles. Le comptoir Edmondston est à 500 milles de l'Océan Pacifique et, d'après les meilleurs renseignements, on pourrait franchir cette distance au moyen d'un chemin de fer ayant 654 milles de parcours, ou en utilisant les eaux navigables du haut de la rivière Fraser et suivant une ligne plus tortueuse, le parcours serait de 841 milles, dont 309 par eau et 532 par chemin de fer. Toutefois, un si faible trajet par eau ne justifierait point cette augmentation de distance et, dans ce cas, une ligne ferrée continue serait préférable.

Par cette ligne, voici comment se décompose la distance de la Baie du Tonnerre à l'Océan Pacifique :—

|                                                                                               | MILLES.    |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------|
|                                                                                               | Par terre. | Par eau. |
| De la Baie du Tonnerre à la voie de communication intérieure par eau,—au Lac Shebandowan..... | 40         |          |
| Du terminus du chemin du Lac Supérieur à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois.....              |            | 311      |
| De l'angle Nord-Ouest au Fort Garry.....                                                      | 90         |          |
| Du Fort Garry au comptoir Edmondston.....                                                     |            | 1060     |
| Du comptoir Edmondston au Golfe de Géorgie.....                                               | 654        |          |
|                                                                                               | 884        | 1371     |
|                                                                                               |            | 784      |
|                                                                                               |            | 2155     |

Il est très-possible d'établir une ligne de navigation continue depuis un point situé à 40 milles du Lac Supérieur jusqu'au Lac Winnipeg ; cela fait, et après avoir enlevé quelques obstacles sur la Saskatchewan, on aurait une ligne continue de navigation depuis la base des Montagnes-Rocheuses jusqu'à l'Océan, avec une seule interruption de 40 milles au Lac Supérieur, interruption qu'on pourrait faire disparaître, avec le temps, au moyen d'écluses.

En s'occupant des territoires du Nord-Ouest, on ne saurait exagérer l'importance du fait que tant de cours et nappes d'eau navigables, ou susceptibles de le devenir, existent dans l'Amérique Britannique du Nord depuis l'Océan Pacifique, en traversant les vastes prairies de l'Ouest, jusqu'aux ports de l'Océan Atlantique.

Il est admis que les chemins de fer ne peuvent supporter la concurrence avec les lignes de navigation lorsqu'il s'agit du transport de marchandises lourdes et encombrantes, et si jamais une ligne de communication est établie sur le continent à travers les possessions anglaises, de manière à ce qu'une longueur suffisante de chemins de fer soit combinée avec tous les cours d'eau navigables, je crois qu'aucune autre ligne à travers le continent, au Nord-Ouest du Mexique, ne pourra supporter la concurrence avec celle-là.

Mais, sous ce rapport, on en sera réduit aux conjectures tant que cette région ne sera pas entièrement ouverte et mieux connue. La question qui prime toutes les autres est l'ouverture d'une ligne de communication entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière-Rouge, le plus tôt possible et d'une manière effective. Une fois les premiers obstacles surmontés, bien des influences amèneront des améliorations jusqu'à l'achèvement d'une ligne de communication aussi parfaite qu'il est possible.

Avant de terminer ce que j'ai à dire de la Route du Pacifique, je dois consigner ici les faits connus relativement à la Saskatchewan et les avantages qu'elle offre à la navigation.

### *La Saskatchewan.*

Cette rivière n'est pas aussi considérable qu'on pourrait le croire d'après l'immensité de la région qu'elle arrose. Elle reçoit toutes les eaux d'un pays plus grand que le Canada, et cependant elle n'est pas aussi considérable que le St. Laurent. Dans les prairies de l'Ouest, l'égouttement, (*precipitation*) est moindre qu'au Canada,—il y a moins de neige en hiver et moins de pluie en été, mais en quantité suffisante pour faire de la Saskatchewan un cours d'eau très important.

Il y a un beau havre sur le Lac Winnipeg, précisément à l'embouchure de la Saskatchewan. C'est à environ un mille de là que se trouve le plus grand obstacle. Je veux parler du "Grand Rapide." A cet endroit, la rivière a une chute d'environ 43 pieds et forme un courant impétueux sur des dalles de pierre calcaire. Entre le Grand Rapide et le Lac Bourbon, il y a plusieurs autres petits rapides qui forment ensemble une chute d'environ 20 pieds.

Le Lac Bourbon se trouve à environ vingt milles du Lac Winnipeg, et de là, vers l'Ouest, jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, ou au moins jusqu'à quatre-vingts milles au-delà du comptoir Edmonston, on dit que la navigation n'est interrompue qu'à deux endroits, où il sera facile de surmonter les obstacles.

Le premier obstacle se trouve au rapide Tobern, c'est-à-dire à environ 140 milles en amont du Lac Bourbon. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, une écluse d'ascension ordinaire suffirait pour racheter ce rapide. Le second est au Rapido Cole, sur le bras Nord de la rivière, immédiatement au-dessus de sa jonction avec le bras Sud. Là on rencontre une série de petits rapides très forts, qui s'étend sur un parcours de dix-huit milles. En quelques endroits, il faudrait enlever les roches et, selon toutes probabilités, quelques barrages de dérivation seront nécessaires.

Mais ces obstacles ne peuvent être considérés comme sérieux sur une ligne de navigation de huit cents milles, d'ailleurs non interrompue.

### ÉVALUATION DE CE QUE COÛTERA L'OUVERTURE DES COMMUNICATIONS PROVISOIRES.

En évaluant le coût de travaux exécutés dans une région éloignée où, la main d'œuvre ne pouvant être obtenue, il faut transporter les hommes et les ramener, on doit tenir compte de ces frais de transport et du temps employé au trajet—deux choses pour lesquelles il n'y a aucune compensation.

Dans la région du Lac Supérieur on peut sûrement calculer vingt jours pour le trajet, aller et retour, entre cette région et les localités du Canada où la main-d'œuvre est moins coûteuse et où l'on peut trouver des ouvriers propres aux travaux dont il s'agit. Le trajet, y compris les frais de transport et le temps, coûterait, en moyenne, \$40 par homme, et supposant qu'on emploie 250 hommes pendant l'été, la somme importante de dix mille piastres.

Pour la région des lacs, à l'ouest des hautes terres, on doit calculer un montant encore plus considérable.

J'insiste sur ces détails parce qu'au premier abord on pourrait croire trop élevées mes évaluations, particulièrement celles pour les chemins; mais si l'on tient compte des dépenses ci-dessus et des frais de transport des provisions, on verra que mes évaluations sont aussi faibles que possible. De plus, l'expérience acquise sur la section du chemin déjà faite en partie,—section qui traverse un terrain comparativement uni,—permet de juger quels seront les frais sur des sections moins avantageuses, et je n'ai pas perdu cela de vue dans mes évaluations.

*Chemins dans la section du Lac Supérieur.*

Le grand chemin qu'on se propose d'ouvrir à travers cette section, comme l'indique le plan ci-joint, No. 1, devra partir du dépôt de la Baie du Tonnerre; de ce point, il gagnera presque directement l'embouchure de la Matawin, puis suivra la vallée de cette rivière jusqu'à la première chute en aval du Lac Shebandowan, où l'on se propose de construire un barrage. Il ne reste plus à ouvrir que 36 milles de ce chemin et un devis ci-annexé, marqué No. 1, fait voir comment on construira cette partie. Dans l'évaluation ci-jointe le coût probable est fixé à \$1,800 par mille. Quelques dépenses seront en outre nécessaires sur la section du chemin en partie faite, surtout à une colline, près de la Baie du Tonnerre, où il faudra faire un détour; j'ai inscrit \$2,000 piastres à cet effet.

Dans mon rapport de l'an dernier, pour les raisons y mentionnées, je proposais d'établir un embranchement à partir du Fort William pour relier ce point important à la ligne principale,—et, à cet effet, une somme de \$7,000 était incluse dans l'évaluation que je soumettais. L'été dernier, cet embranchement a été soigneusement tracé. La région qu'il traverse est un peu basse et marécageuse et l'on devra établir des ponts sur deux petites rivières; mais pour le montant ci-dessus indiqué, \$7,000, on peut construire, d'après le devis No. 2, un excellent chemin qui aura 7 milles de long.

*Quai à la Baie du Tonnerre.*

Dans mon rapport de l'an dernier, je proposais d'établir un quai isolé, en face du dépôt à la Baie du Tonnerre, où les navires pourraient décharger leurs cargaisons. Ce quai se trouverait dans une profondeur de 16 pieds d'eau. Ses dimensions seraient de 150 pieds de long sur 20 pieds de large au sommet; il coûterait \$2,500. On peut dire que cette construction est indispensable, car actuellement il est très-difficile et très-coûteux de débarquer une cargaison à cet endroit.

*Pont sur la Kaministaquia.*

Il s'agirait ici d'une construction brute, mais solide, soutenue par des piliers en caissons, remplis solidement de pierres qu'on trouve en abondance dans le voisinage. La rivière a 300 pieds de large, elle est peu profonde et court sur un lit pavé de roches. Le bois est rare dans les environs qui ont été ravagés par le feu, mais on pourrait amener à cet endroit le bois qu'on avait recueilli pour construire un barrage au Lac du Chien. Ce pont coûterait environ \$4,500.

Voici donc qu'elle serait la dépense totale dans la section du Lac Supérieur:—

|                                                                               |            |             |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|
| 36 milles de grand chemin.....                                                | \$1,800 00 | \$61,800 00 |
| 7 milles d'embranchement sur le Fort William.....                             | 1,000 00   | 7,000 00    |
| Nivellement des côtes au Lac Supérieur, et achèvement du chemin commencé..... |            | 2,000 00    |
| Quai à la Baie du Tonnerre.....                                               |            | 2,500 00    |
| Pont sur la Kaministaquia.....                                                |            | 4,500 00    |
|                                                                               |            | <hr/>       |
|                                                                               |            | \$80,000 00 |

Ci-joints se trouvent un devis de la construction du chemin et une évaluation du coût des matériaux:—

*Région des lacs.*

Dans des rapports précédents, la désignation de " Région des Lacs " a été appliquée à la section qui se trouve entre le sommet du bassin et le Fort Francis, mais les Lacs Shebandowan et Kashabowie, étant immédiatement à l'Est du bassin et sur la ligne qu'on se propose de suivre, peuvent être regardés comme faisant partie de la même région.

Dans l'évaluation soumise l'an dernier, on trouvera un état des sommes requises pour chaque construction ; je le reproduis ici :—

|                                                                                                                                    |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Barrage au Portage Français.....                                                                                                   | \$1,600 00  |
| Barrage de la Rivière des Esturgeons, au Portage de l'Île.....                                                                     | 18 000 00   |
| Barrage à Nequaquon.....                                                                                                           | 4,000 00    |
| Barrages au Portage des Deux Chutes sur, la Rivière Seine.....                                                                     | 20,000 00   |
| 6½ milles de chemins et chemin à ornières ( <i>tramway</i> ,) sur les portages entre le Lac des Mille Lacs et le Lac La Pluie..... | 10,400 00   |
|                                                                                                                                    | <hr/>       |
|                                                                                                                                    | \$54,000 00 |

Depuis que l'évaluation précédente a été faite, les circonstances ont tellement changé que des compagnies sont déjà organisées dans le but de pourvoir à des moyens de transport et se proposent d'établir des vapeurs sur la section navigable où leur emploi sera profitable. Il sera donc important, dès le début des travaux, de prolonger les sections navigables autant que possible et de diminuer le nombre des transbordements ; dans ce but, on ne devra pas reculer devant des travaux plus considérables sur certaines sections.

#### *Lac Shebandowan.*

À la première chute, sur la rivière Matawin, à deux milles et demi du Lac Shebandowan, et à 16 pieds au-dessous de son niveau, il y a un bon emplacement pour un barrage qui, ne fût-il que de petites dimensions, prolongerait la navigation du lac jusqu'à ce point et égargnerait la construction de trois milles de chemin sur un terrain excessivement rude et accidenté. On propose néanmoins d'élever de 30 pieds le niveau du Lac Shebandowan, afin d'établir une ligne de navigation continue jusqu'aux hautes terres, et il serait mieux de construire tout de suite un barrage de dimensions propres à amener ce résultat. Avant de dresser une évaluation précise du coût de ces travaux, il sera nécessaire d'examiner les alentours du lac afin de s'assurer si en élevant sa surface l'eau ne trouverait pas d'autres sorties que celles qu'elle suit actuellement. Les bords du lac sont si élevés que je pencherais pour la négative et, si tel est le cas, \$12,000 suffiront pour construire le barrage. On trouvera sous la main des matériaux en abondance. On peut se procurer le bois sur les bords mêmes du lac et le faire descendre sans aucun frais ; quant à la pierre, on la trouvera en abondance, soit dans le lit de la rivière, soit en minant les falaises sur les bords.

#### *Le Lac du Sommet, (Summit Pond.)*

Il faudra abaisser de cinq pieds le niveau de ce petit lac, et approfondir le chenal qui le sépare du Lac Kashabowié de manière à permettre le passage des navires de l'un à l'autre. Le ruisseau qui réunit les deux lacs a 600 pieds de long et, sur ce parcours, présente une inclinaison de 4.99 pieds. Le lit du cours d'eau se compose de pierres détachées, terre et bois mort, sans aucune apparence de roc solide. Le creusement d'un chenal pour les navires devant avoir environ 30 pieds de profondeur, on aurait à faire 5,000 verges cubes d'excavations qui, supposant toujours qu'on ne rencontre pas de roc solide, coûteraient environ \$3,000.

#### *Arête de division, (Dividing Ridge.)*

Cette arête a 50 chaînes de large et le ravin qui, comme on l'a vu, la traverse donnerait un moyen facile d'établir une trauchée reliant les eaux de l'Ouest à celles de l'Est. Plus tard, lorsque les communications seront ouvertes sur une grande échelle, il faudra une écluse de 7 pieds d'élévation. Pour le moment, on se propose d'établir dans le ravin un chemin à ornières de bois (*tramway*), qui coûtera environ \$2,500.

#### *Du Lac des Mille Lacs au Portage Français.*

Pour cette section, je proposais l'an dernier d'élever le niveau du Lac des Mille Lacs au moyen d'une digue au Portage des Deux Chutes et d'augmenter la profondeur des Lacs

Windegoostegon au moyen d'une digue au Portage Français. Toutefois, vu l'importance d'éviter les transbordements dans le transport du fret, je crois qu'il serait mieux de ne pas reculer devant quelques dépenses additionnelles et de faire disparaître les Portages Baril et Brûlé. On obtiendrait ce résultat en établissant un barrage à la décharge du Lac des Mille Lacs, ce qui élèverait d'environ 4 pieds le niveau de ce lac, puis en pratiquant une tranchée entre le Lac des Mille Lacs et le Lac Baril, et construisant au Portage Français un barrage de 55 pieds de haut.

On a proposé (voir le rapport de l'an dernier) d'élever le niveau du Lac des Mille Lacs au moyen d'un barrage établi au Portage des Deux Chutes, quelquefois appelées les Petites Chutes,—portage qui se trouve sur la Seine à environ dix milles en aval de sa décharge, et où il y a un excellent emplacement pour une construction de ce genre. A la décharge même l'emplacement n'est pas très-avantageux; néanmoins, comme je l'ai expliqué dans mon rapport de l'année dernière, je crois qu'on pourrait y établir un barrage élevant l'eau à une hauteur suffisante, (soit quatre pieds au-dessus de son niveau actuel,) à moins de frais qu'au Portage des Deux Chutes, ce qui laisserait une balance de l'allocation que l'on pourrait employer à rendre la navigation continue jusqu'au Portage Français, où l'on se propose actuellement d'établir un barrage suffisant pour élever le niveau jusqu'à celui du Lac Baril. Quant à l'excavation nécessaire entre le Lac des Mille Lacs et le Lac Baril, on ne peut donner qu'une évaluation approximative, les mesurages n'ayant pas été faits assez en détail pour fixer des chiffres précis. Mais pour cette section et en vue d'éviter deux transbordements, je proposerais d'ajouter \$9,400 à l'évaluation de l'an dernier, qui était de \$21,600, faisant un total de \$30,000.

#### *Autres constructions, Région des Lacs.*

Relativement aux autres constructions nécessaires dans la Région des Lacs, je renvoie respectueusement à mon rapport de l'an dernier. Voici l'énumération succincte de ces constructions :

Aux Portages Français et des Deux Rivières on propose de construire de bons chemins carrossables ou des chemins à ornières (*tramways*). Ces portages ont chacun environ deux milles de long et sont séparés par le Lac Kaogassikok, dont la longueur est de 15 milles.

Après avoir franchi le Portage des deux Rivières on rencontre la section du Lac des Esturgeons que l'on peut rendre navigable sur un parcours ininterrompu de 87 milles au moyen d'une digue au Portage de l'Île. Cette digue, si l'on tient compte de l'effet qu'elle produira immédiatement, sera la plus importante construction dans toute la région des Lacs.

A la suite du Portage de l'Île, on rencontre un parcours navigable de 17 milles, en traversant le Lac Nequaquon, pour aboutir au Portage Nequaquon qui conduit au Lac Nameukan. Ce portage a deux milles de long, et, en attendant qu'on ait construit des écluses pour relier la navigation des deux lacs, on devra le franchir au moyen d'un chemin à ornières.

Outre le Portage, il y a deux autres routes pour atteindre le Lac Nameukan. L'une par le chenal des hautes eaux (*high water channel*), qui passe au côté Sud du lac et l'autre par le chenal principal, connu sous le nom de *Rivière Maligne*, et qui se trouve vers le milieu du lac, du côté Nord. Ces deux chenaux présentent des dispositions naturelles excessivement favorables pour régler la hauteur de l'eau quand on aura établi des écluses sur l'un ou sur l'autre.

Du Portage Nequaquon à Fort Francis la distance est de 56 milles, et la navigation ininterrompue si ce n'est par une chute de 8.55 pieds à la tête du Lac La Pluie; à ce point on devra établir une écluse le plus tôt possible.

Au Fort Francis il y a un autre portage, mais c'est le dernier, et il n'a que dix chaînes de long.

#### *Division du Lac des Bois.*

Pour ce qui concerne cette section, je renverrai aussi à mon rapport de l'an dernier. La navigation n'est interrompue que par deux petits rapides qu'un vapeur de force moyenne

peut aisément remonter entre le Fort Francis et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, ce qui forme un parcours de 120 milles.

Une écluse de 35 pieds seulement d'élévation ajouterait à cette section les eaux navigables des Lacs La Pluie et Nameukan, soit 56 milles de plus. Plus loin, avec un éclusage total de 151 pieds d'élévation on obtiendrait une navigation ininterrompue entre le Portage des Deux Rivières et l'angle Nord-Ouest, soit un parcours de 222 milles. Cela compléterait la moitié du parcours entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge.

Dans l'ouvrage que j'ai déjà cité, M. Russell suggère l'idée de compléter immédiatement la ligne navigable jusqu'à la tête du Lac des Esturgeons (Portage des Deux Rivières) et de la relier au Lac Supérieur par un chemin de fer qui aurait 122 milles de parcours. Toutefois, il ignorait alors qu'on pouvait si aisément rendre la navigation continue jusqu'à 40 milles du Lac Supérieur, comme l'ont démontré les explorations de l'été dernier. En outre, la différence du coût de construction entre un chemin de fer de 40 milles et un de 122 milles serait bien plus considérable que le coût des écluses nécessaires pour contrebalancer la différence du parcours.

Supposant établies : 1o. Une ligne navigable continue entre le Portage des Deux Rivières (à la tête du Lac des Esturgeons) et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, 2o. Une écluse à la Passe du Sommet (*Summit Pass*), voici quelles seraient les distances respectives par terre et par eau :

|                                                                         | MILLES.    |          |
|-------------------------------------------------------------------------|------------|----------|
|                                                                         | Par terre. | Par eau. |
| De la Baie du Tonnerre aux eaux navigables de la section du Sommet..... | 40         |          |
| Terminus du chemin au Portage Français .....                            |            | 70       |
| Portage Français.....                                                   | 2          |          |
| Lac Kaogassikok.....                                                    |            | 15       |
| Portage des Deux Rivières.....                                          | 2          |          |
| Du Portage des Deux Rivières à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois.....  |            | 222      |
| De l'angle Nord-Ouest au Fort Garry.....                                | 90         |          |
|                                                                         | 134        | 307      |
|                                                                         |            | 134      |
| Total.....                                                              |            | 441      |

Il n'y aurait ainsi que deux transbordements entre le terminus du chemin de la Baie du Tonnerre et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, sur un parcours de 311 milles, et entre ces deux transbordements il y aurait 15 milles d'un parcours navigable fourni par le Lac Kaogassikok.

Ces améliorations pourraient être exécutées très-rapidement, et il ne resterait que les Portages Français et des Deux Rivières où il faudra des constructions importantes, lesquelles demanderont un peu plus de temps.

Comme on le verra plus loin, pour rendre navigable, sans interruption, toute la distance entre l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois et le chemin de la Baie du Tonnerre, il ne faudrait que 430 pieds d'éclusage sur un parcours de 311 milles, ou environ 1.35 pieds par mille. Or le canal Rideau, par exemple, a 457 pieds d'écluse sur un parcours de 126 milles, ou environ 3.63 pieds par mille, en sorte que, tenant compte du parcours, la section dont il s'agit ne demandera qu'un peu plus d'un tiers de l'éclusage du canal Rideau.

#### *Section du Fort Garry.*

Elle embrasse la région située entre l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois et le Fort Garry. Les colons de la Rivière Rouge et les arpenteurs envoyés par le gouvernement ont fait bien des explorations dans cette section sans pouvoir trouver une route praticable à travers les savanes qui couvrent une grande portion de sa superficie. L'exploration touchait à son terme lorsqu'une rapide reconnaissance faite par le parti de la Rivière Rouge amena la découverte d'une ligne suivant laquelle on put traverser la région et, d'après le

rapport de M. Snow, on a fait, l'hiver dernier, des travaux considérables sur cette ligne. La somme indiquée dans l'évaluation de l'an dernier suffira amplement pour construire un chemin dans la partie boisée; mais un bon chemin au travers les prairies nécessitera un surcroît de dépenses lorsque la circulation sera devenue considérable.

Pour la construction d'un chemin dans la prairie, tout ce qu'on peut faire pour le moment, sans encourir trop de frais, consisterait à la drainer et jeter des fascines sur les fondrières. Pour la section boisée on fera bien de se conformer autant que possible au devis No. 1 ci-annexé.

Voici quel serait le montant nécessaire pour les travaux qu'on propose de construire:—

*Section du Lac Supérieur.*

|                                                         |             |
|---------------------------------------------------------|-------------|
| Trente-six milles de grand chemin, à \$1,800 par mille. | \$64,800 00 |
| Sept milles, Fort William, à \$1,000 par mille.....     | 7,000 00    |
| Nivellement de la côte, Lac Supérieur.....              | 2,000 00    |
| Quai à la Baie du Tonnerre.....                         | 2,500 00    |
| Pont sur la Kaministiquia.....                          | 4,500 00    |
|                                                         | <hr/>       |
|                                                         | \$80,800 00 |

*Région des Lacs.*

|                                                                                                                    |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Barrage à la première chute en aval du Lac Shebandowad.....                                                        | 12,000 00 |
| Excavation au lac du Sommet ( <i>Summit Pond</i> ) pour amener son niveau à celui du Lac Kashaboiwe.....           | 3,000 00  |
| Chemin à ornières de l'arête de division.....                                                                      | 2,500 00  |
| Travaux du Lac des Milles Lacs et de là jusqu'au Portage Français.....                                             | 30,000 00 |
| Digue au Portage de l'Île, d'après l'évaluation de l'an dernier.....                                               | 18,000 00 |
| Barrages à Nequaquon.....                                                                                          | 4,000 00  |
| 6½ milles de chemin et de chemin à ornières, sur les portages entre le Lac des Mille Lacs et le Lac La Pluie ..... | 10,400 00 |
|                                                                                                                    | <hr/>     |
|                                                                                                                    | 79,900 00 |

*Section de Fort Garry.*

|                                                                                          |              |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Vingt-cinq milles de la portion Est, à \$1,600 par mille.                                | 40,000 00    |
| Trente-cinq milles, section du milieu, à \$1,000 par mille.....                          | 35,000 00    |
| Trente-cinq milles, section Ouest, à travers des prairies basses, à \$400 par mille..... | 12,000 00    |
|                                                                                          | <hr/>        |
|                                                                                          | 87,000 00    |
|                                                                                          | <hr/>        |
|                                                                                          | \$247,700 00 |

La somme requise pour les communications préliminaires serait donc ainsi de \$247,200, ou, en chiffres ronds, \$250,000.

A première vue, on trouvera que c'est une somme bien faible pour ouvrir des communications avec les Territoires du Nord-Ouest, vu qu'elle ne représente que le coût de huit à dix milles de chemin de fer.

Néanmoins, ces constructions préliminaires seront d'une nature permanente et formeront ultérieurement partie du réseau général de communications. Dans une région nouvelle, les améliorations doivent être faites graduellement et on ne saurait entreprendre, avec avantage, des travaux considérables tant que la région ne sera pas suffisamment colonisée pour permettre le transport facile des matériaux et provisions nécessaires dans le cours des travaux.

La région qui sépare le Lac Supérieur de l'Etablissement de la Rivière Rouge est encore sauvage et complètement inhabitée, si ce n'est par les naturels du pays. Elle ne produit, pour l'alimentation de l'homme, que du gibier, du poisson, des baies et du riz sauvage. Le canot d'écorce confectionné avec des fibres de racines est actuellement le seul moyen de locomotion.

Au cœur de cette région sauvage, il y a une suite de cours et nappes d'eau navigables qui faciliteront de beaucoup les travaux; mais cette région navigable est séparée du Lac Supérieur, d'un côté, par une formidable barrière de montagnes et de rochers, et de l'Etablissement de la Rivière Rouge, d'un autre, par une région de fondrières et de savanes.

La première mesure à prendre est de rendre les eaux accessibles des deux côtés; alors les communications seront en réalité ouvertes et l'on pourra employer à les compléter autant d'hommes qu'on voudra, suivant ce que les ressources du pays permettront.

COUT DÉFINITIF PROBABLE—COMMUNICATIONS PAR CHEMINS DE FER ET CANAUX  
ENTRE LE LAC SUPÉRIEUR ET LE FORT GARRY.

Pendant l'exécution des travaux préliminaires ci-dessus indiqués, on pourra faire des mesurages qui serviront de base à des évaluations détaillées, tant pour les chemins de fer aux deux extrémités de la ligne que pour les écluses qui devront servir à relier les diverses sections navigables. Jusque là tous les mesurages généraux ne peuvent être considérés que comme approximatifs, et le meilleur terme de comparaison à prendre est le coût de constructions analogues dans d'autres parties de l'Amérique du Nord.

En ce qui regarde les chemins de fer, il est aisé d'arriver à une évaluation approximative; mais pour les canaux il faut grandement tenir compte de l'échelle de navigation qu'on adoptera. Des écluses de dimensions très-limitées pourront avoir les mêmes avantages qu'un chemin de fer, et un canal des dimensions du canal Rideau peut remplacer plusieurs chemins de fer pour le transport des marchandises.

Vu l'état primitif des Territoires du Nord-Ouest, il serait peut-être mieux de modérer les dépenses et d'adopter des écluses de bois auxquelles on pourrait graduellement substituer des constructions solides en pierre. Voici ce que dit à ce sujet M. Stevenson, dans son remarquable ouvrage sur les canaux américains :

“ Dans des régions nouvelles, comme en Amérique, un des grands avantages qu'offrent les écluses de bois sur les canaux est qu'à mesure que des améliorations deviennent nécessaires on peut facilement les réaliser sans avoir à détruire des constructions de pierre solides et coûteuses. Quelques-unes des constructions sur le grand canal de l'Erié sont en pierre, mais si elles eussent été en bois, le canal aurait depuis longtemps été converti en canal à navires.”

Il ajoute :

“ Lorsqu'on commença à établir des canaux en Amérique, le commerce du pays était fort restreint et ne justifiait pas des dépenses considérables dans ce genre de constructions, le but principal étant d'ouvrir une communication aussi promptement et à aussi peu de frais que possible, tout en assurant aux constructions une solidité et une durée convenables.”

Ces observations sont parfaitement applicables à l'état actuel des territoires du Nord-Ouest.

CANAL.

La ligne de navigation qu'on se propose d'ouvrir rentrerait dans la catégorie de celles qu'on désigne, aux Etats-Unis, sous le nom de *slack water navigation* (navigation suivant les cours d'eau naturels). Il n'y aurait qu'un faible parcours de canal proprement dit, vu que la tranchée ne représenterait pas un mille sur un parcours de 311 milles.

La carte ci-jointe, dressée à l'échelle de deux milles au pouce, et le plan en profil indiquent la position et l'altitude relatives des lacs qui se trouvent sur la ligne.

Pour les raisons déjà expliquées, le Lac Shebandowan serait adopté pour sommet et il est alimenté par une superficie suffisante pour assurer un ample approvisionnement d'eau.

Entre ce lac et le Lac des Mille Lacs il n'y aurait qu'une écluse de sept pieds d'élévation, et le second lac reçoit les eaux d'un bassin qui ne représente pas moins de sept cents milles carrés, en sorte que de ce point vers l'Ouest, y comprenant les Lacs Shebandowan et des Mille Lacs, avec les bassins qu'ils assèchent, il y aurait un approvisionnement d'eau plus que suffisant pour un canal de n'importe quelles dimensions et pour n'importe quel trafic.

Au moyen de digues et de vannes, au Lac des Mille Lacs, l'approvisionnement d'eau pourrait être facilement réglé le long de la ligne qu'on se propose de suivre jusqu'au Lac des Esturgeons qui reçoit du Sud les eaux d'une rivière considérable. Sur tout le parcours entre le Lac des Mille Lacs et le Lac La Pluie, les chenaux des rivières sont tous rocheux, et l'eau descend graduellement des niveaux les plus élevés aux niveaux les plus bas, en sorte qu'on a les plus grandes facilités naturelles pour établir la navigation (*slack water*) ou plutôt pour relier entr'elles les sections navigables. La première question à décider est de savoir si l'on emploiera des écluses de bois ou des écluses de pierre.

Dans l'un ou l'autre cas, les matériaux seront abondants. Le gneiss laurentien de la région, bien qu'un peu difficile à exploiter, suffirait pour la maçonnerie brute, et la pierre calcaire, qu'on devra employer dans les parties mieux finies, abonde à la Rivière La Pluie et au Lac des Bois. Le bois de construction, tel que le pin rouge, le pin blanc et l'épinette rouge, se trouvent en quantité illimitée le long de la ligne, et, à la Rivière La Pluie, on trouve de l'orme et une espèce de chêne.

Des écluses de bois coûteraient bien moins, au début, que des écluses de pierre, si petites qu'on pût faire celles-ci, et même en adoptant les écluses de bois la plus grande partie des constructions servant au canal seraient d'une nature permanente et pourraient être utilisées lorsqu'on voudra établir des écluses de pierre, par exemple, les barrages et les excavations.

Quant aux dimensions des écluses pour permettre le passage des plus gros navires, ces dimensions devraient être les suivantes : 130 pieds de long sur 30 pieds de large, avec cinq pieds d'eau sur les bacs. Dans la région des lacs on pourrait employer des navires de fort tonnage, mais à la Rivière La Pluie les navires tirant plus de cinq pieds d'eau ne pourront passer.

Les dimensions des écluses du canal Rideau sont : cent trente-trois pieds de large avec cinq pieds d'eau sur les bacs. La construction du canal Rideau a été fort coûteuse en raison des tranchées qui représentent une longueur de plus de seize milles et des énormes digues en pierre aux Chutes Jones, Hartwell, Long Island, etc. A part ces items et les frais d'expropriation, qui ont aussi augmenté de beaucoup les dépenses, le coût est représenté par \$4,300 pour chaque pied d'élévation d'écluse. Les magnifiques écluses à l'entrée du canal Rideau, à Ottawa, au nombre de huit, qui rachètent une chute de quatre-vingt-deux pieds, ont coûté \$4,296 par pied d'élévation.

Des constructions aussi coûteuses ne seraient pas nécessaires sur une ligne de navigation à l'intérieur que l'on n'utilisera, au début, que pour correspondre au trafic des chemins de fer aux deux extrémités.

En examinant les statistiques de quelques-uns des canaux les moins coûteux aux Etats-Unis, je trouve les chiffres suivants qui représentent le coût approximatif de chaque canal, par pied d'élévation des écluses, y compris les digues et toutes dépenses se rattachant à leur construction primitive.

|                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| New Hampshire et Merrimac.....  | \$1173 |
| Delaware et Hudson.....         | 1827   |
| Canal Morris, (New Jersey)..... | 1930   |
| Cincinnati et Dayton.....       | 2485   |
| Philadelphie et Reading.....    | 4098   |

Sur le canal Morris, l'élévation et la chute représentent 1557 pieds, dont 223 sont rachetés par des écluses et 1334 par des plans inclinés sur lesquels les vaisseaux sont transportés d'un niveau à l'autre au moyen de machines mues par des roues hydrauliques.

Sur le canal Erié, les constructions principales sont des excavations et des levées, et ce canal n'offre aucun terme de comparaison pour juger du coût des écluses sur une ligne comme celle dont il s'agit.

J'ai cité ces chiffres pour faire voir ce qu'ont coûté des canaux bien connus et de dimensions ordinaires. Des canaux pour les gros navires seraient naturellement beaucoup

plus coûteux et il est inutile de s'en préoccuper en étudiant la navigation intérieure à l'Ouest du Lac Supérieur.

Des écluses des dimensions que j'ai indiquées assureraient le passage de navires d'un tonnage suffisant aux besoins du pays pour une longue période à venir, et représenteraient plus que la capacité d'un seul chemin de fer au point de vue du transport du fret.

De l'extrémité Est du Lac Shebandowan jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois on compte 311 milles, et la chute totale est d'environ 450 pieds, dont 430 devront être rachetés par des écluses, le reste par les courants à la Rivière La Pluie et ailleurs.

Supposant qu'on adopte les écluses de bois, \$2,500 par pied d'élévation sera une évaluation amplement suffisante et devra couvrir les frais d'excavations, le radier, les caissons, les abords, digues, etc.

Le coût total des écluses serait donc de..... \$1,290,000

Les excavations, autres que celles comprises dans l'évaluation ci-dessus, n'excéderont pas 120,000 verges cubes, et, supposant qu'elles se fassent toutes dans le roc à \$1.75 par verge cube, elles coûteront..... 210,000

Coût total..... \$1,500,000

Ou, calculant d'après la distance, environ \$4,823.15 par mille, ou environ un sixième du coût des chemins de fer les moins dispendieux. (\*)

#### *Chemins de Fer.*

Il y aura deux chemins de fer : l'un, d'environ 40 milles, entre le Lac Supérieur et le Lac Shebandowan, et l'autre, de 90 milles, entre l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois et Fort Garry. Le premier traversera un terrain très-accidenté, à pentes difficiles, et le moins qu'il puisse coûter peut être porté au coût général des chemins de fer en ce pays, soit de \$40,000 par mille, formant en toute probabilité un coût total de \$1,600,000. Quant à la ligne entre le Lac des Bois et le Fort Garry, elle traverserait un terrain très-uni, et on en peut évaluer en toute sûreté le coût à \$30,000 par mille, soit \$2,700,000 pour la distance de quatre-vingt-dix milles. Les deux chemins de fer, à chaque extrémité de la navigation, entraîneraient ainsi une dépense de \$4,300,000.

#### *Coût Total.*

|                                                                                                   |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 40 milles de chemin de fer, depuis le Lac Supérieur jusqu'aux eaux navigables de l'intérieur..... | \$1,600,000 00 |
| 311 milles de navigation continue, améliorée par des écluses et des barrages.....                 | 1,500,000 00   |
| 90 milles de chemin de fer, depuis l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois jusqu'à Fort Garry.....     | 2,700,000 00   |
| Total.....                                                                                        | \$5,800,000 00 |

#### *Coût du transport.*

En supposant qu'un projet de chemin de fer et de canal, comme celui indiqué, fût mis à exécution entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge, le transport du fret, en comptant d'après l'échelle McAlquire, qui est généralement adoptée, serait à peu près comme suit depuis Toronto jusqu'au Fort Garry.

|                                                                                                              |        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 94 milles de chemin de fer, de Toronto à Collingwood, à 12½ millièmes de piastre par tonneau par mille.....  | \$1.18 |
| 534 milles par les lacs, de Collingwood au Fort William, à 2 millièmes de piastre par tonneau par mille..... | 1.07   |

(\*) Ces chiffres ne sont inscrits ici que pour donner une idée générale de ce qu'il en coûtera pour établir une ligne continue de navigation entre le Lac Shebandowan et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois. Les mesurages qu'on prendra et été fourniront les éléments d'une évaluation détaillée.

|                                                                                                                                                                                                          |                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 40 milles par chemin de fer, du Fort William aux eaux navigables de la section intérieure, à 17 millièmes de piastre par tonneau par mille.....                                                          | 0.68                   |
| 311 milles de navigation par les lacs et les rivières, depuis le Terminus du chemin de fer du Lac Supérieur jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, à 4 millièmes de piastre par tonneau par mille.. | 1.25                   |
| 90 milles de chemin de fer, de l'angle Nord-Ouest au Fort Garry, à 15 millièmes de piastre par tonneau par mille.....                                                                                    | 1.35                   |
| 1069 milles.                                                                                                                                                                                             | Coût total..... \$5.35 |

La distance entre Toronto et Fort Garry, par voie de Détroit, Chicago et St. Paul, est de 1572 milles, et en supposant que la communication par chemin de fer soit complète, le coût par tonneau, en le portant à 12½ millièmes de piastre par mille, serait de \$19.65. Rien ne peut démontrer plus clairement l'immense supériorité de la ligne canadienne au point de vue des avantages naturels.

#### RÉSERVE DE TERRES.

Partout où des travaux publics deviendront nécessaires, il sera nécessaire de réserver une certaine quantité de terres, non pas très-étendue, mais suffisante pour l'emplacement et les approches de ces travaux, comme, par exemple, dans toute localité où des écluses ou des barrages devront être construits.

Il serait aussi à propos de réserver un ample espace sur tous les points où des villages ou des villes seront probablement établis, afin d'empêcher que les terres passent entre les mains d'individus qui, dans ces circonstances, sont toujours prêts à les acheter pour en faire une spéculation.

Entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge, les localités qui paraissent être le plus propres à devenir des emplacements de villages sont le Fort Francis, près la Rivière La Pluie, l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, et l'Etablissement de la Pointe des Chênes.

#### *Le Fort Francis.*

Ce lieu est situé à la décharge d'un lac spacieux, dans lequel débouchent plusieurs rivières considérables, après avoir arrosé un territoire qui produit du bois marchand en abondance.

Les chutes en face du Fort offrent un pouvoir d'eau illimité d'autant plus précieux qu'il n'en existe point d'autre en-deçà de 150 miller, dans la direction Ouest sur le cours de la rivière. De plus, le Fort Francis est placé au commencement d'une région de bonnes terres qui s'étend le long du cours sinueux de la Rivière La Pluie jusqu'au Lac des Bois, et qui, par sa position sur la grande route de l'Ouest, devra se coloniser rapidement. (\*)

Il est probable aussi que cet endroit deviendra le centre d'un district minier. Des schistes de l'âge silurien, traversés par des filons de quartz, abondent au Lac La Pluie, et l'on dit y avoir déjà trouvé de l'or.

On a aussi trouvé de l'or au Lac Vermillion, qui est situé sur le territoire des Etats-Unis, mais qui décharge ses eaux dans le Lac La Pluie.

Avec un vaste district couvert de forêts de pins à l'Est, un territoire du meilleur sol possible à l'Ouest, et une région toute voisine probablement riche en minéraux, le Fort Francis deviendra bientôt une localité importante. Conséquemment l'on doit y opérer des réserves de terres, non-seulement en vue des ouvrages publics qui seront nécessaires pour éviter les chutes, mais aussi pour l'emplacement d'une ville.

(\*) C'est le pays dont Sir George Simpson a dit :— "Les bords de cette rivière ne sont pas moins favorables à l'agriculture que ses eaux sont commodes pour la navigation : là elles ressemblent à certains égards à celles de la Tamise près de Richmond, etc." Il continue : "Est-ce trop que de chercher à voir avec l'œil du philanthrope, à travers le voile de l'avenir, cette noble rivière qui relie les plaines fertiles de deux lacs spacieux couverte de bateaux à vapeur et bordée de villes populeuses ?"

*Angle Nord-Ouest du Lac des Bois.*

Cet endroit n'a rien de très-attractif, si ce n'est qu'étant situé au terminus de la ligne de navigation et au commencement des routes par terre, il devra être un point de repère, c'est pourquoi l'on devrait y tracer des lots disposés pour une ville, lots que l'on vendrait ou donnerait à condition que les soumissionnaires y bâtiraient des résidences permanentes.

*Etablissement de la Pointe aux Chênes.*

Il semblerait que les colons se groupent parfois comme par instinct sur des points destinés à devenir importants, mais dont ils ne se forment d'abord nulle idée; c'est le cas pour l'établissement de la Pointe aux Chênes. Les premiers occupants ne pourraient pas songer qu'une route partant des stériles marécages situés entre eux et le Lac des Bois, viendrait un jour déboucher chez eux. Quelques explorateurs, attachés à l'expédition de la Rivière-Rouge, suivant la ligne des meilleurs terrains à partir de l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, arrivèrent à cet établissement, et comme la route qu'ils ont tracée deviendra un grand chemin public, tout indique de l'importance future de cet endroit. Quarante familles y sont déjà établies et y ont bâti une église.

La terre y est d'une fertilité qui ne peut-être surpassée, et cette localité se trouvant à la limite de la forêt et de la prairie, elle participe du double avantage des pays forestiers et des pays déboisés. D'un côté, du bois de chauffage, pour bâtir et pour clôturer; de l'autre, des prairies qui fournissent le foin et des pâturages et ne sont bornées que par le lointain horizon. Un plan de ville devrait être tracé, et pas un seul lot ne devrait être accordé à d'autres qu'à des colons qui s'établissent définitivement.

*Fort Garry.*

Situé, comme il l'est, sur des eaux navigables qui arrosent la moitié d'un continent, et environné dans toutes les directions des terres les plus fertiles, le Fort Garry doit devenir une localité très-importante. C'est un point où convergeront la navigation, les chemins de fer et les lignes télégraphiques. A des centaines de milles au sud, la vallée dans laquelle il est placé s'unit, d'une manière imperceptible, à celle du Mississipi, offrant des voies de communication aisées. Du côté opposé, il y a de vastes étendues d'eaux navigables qui donnent accès à la rivière McKenzie, et à la région du Nord qui produit les fourrures. A l'Ouest, la grande rivière Saskatchewan fournit une route vers les Montagnes Rocheuses et les mines d'or de la Colombie Anglaise situées en arrière, et à l'Est il y a la route projetée avec le Canada qui mènera encore son courant de trafic et d'immigration aux prairies de l'Ouest.

Près de soixante ans se sont écoulés depuis que Lord Selkirk établit sa petite colonie de montagnards écossais au Fort Garry, et dès lors il sut juger des avantages de la situation du lieu où il plaçait ses compatriotes et l'avenir qui était réservé à leurs descendants, lesquels sont aujourd'hui au nombre des seigneurs du sol et qui continueront à voir leur fortune s'augmenter avec la prospérité de la contrée.

Les terres du Fort Garry appartiennent à des particuliers, de sorte que l'on ne pourrait y faire de réserves; mais, comme en règle générale, des plans de ville devraient être tracés et des terrains réservés partout où il est probable que s'élèveront des villages, les lots, dans ces cas, devraient être vendus, ou accordés gratuitement, aux seuls colons qui s'établissent.

**LES SAUVAGES LE LONG DE LA ROUTE.**

Dans mon rapport de l'année dernière, imprimé par ordre de la Chambre des Communes, j'ai dit que les Sauvages qui habitent les environs de la Rivière La Pluie et du Lac des Bois sont les seules tribus avec lesquelles l'on se trouvera en contact en ouvrant des communications entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge.

Ces Sauvages occupent une position particulière et en quelque sorte exceptionnelle. Ils forment une population à part et vivent essentiellement dans les bois, quoiqu'ils aillent à la chasse ou à la guerre dans les prairies. Ils appartiennent à la même tribu que ceux de

la Rivière Rouge, parlent la même langue et les regardent comme leurs parents ; mais ils se voient rarement et n'ont que peu de relations ensemble.

Bien qu'à une certaine époque la principale voie du trafic ait passé sur leur territoire, ils n'ont eu que peu de relations avec les blancs depuis un demi siècle. Les missionnaires n'ont point fait impression sur eux, et à beaucoup d'égards ils se montrent moins sensibles à l'influence de la civilisation que les Sauvages le sont ordinairement. De fait, ils se montrent orgueilleux de maintenir leur caractère distinctif de Sauvages, sont profondément imbus des traditions d'un passé qu'ils considèrent honorable et ils dédaigneraient ceux d'entre eux qui se feraient chrétiens.

Ils ont une sorte de gouvernement, se regardent comme des *braves* et envoient des partis de guerriers contre les Sioux des prairies. La frontière américaine traverse leur territoire, et ils vivent ainsi sur le sol des Etats-Unis et sur des possessions anglaises. Toutefois, ceux qui ont des demeures fixes résident presque tous du côté de ces dernières ; ceux des Etats-Unis se montrent en nombre considérable durant l'été seulement, pendant la saison de la pêche. Le pays, de chaque côté est à l'état de nature primitive, sauvage et inhabité.

Ces Sauvages sont suffisamment organisés en corps nombreux et guerriers pour être dangereux une fois disposés à se rendre hostiles ; et placés comme ils le sont à l'entrée des territoires du Nord-Ouest, il est de la plus haute importance de cultiver des relations amicales avec eux.

L'un des premiers pas à faire, serait d'en arriver à une entente distincte au sujet du droit de passage et d'insérer cette stipulation dans un traité. Ce traité, s'il n'embrasse d'autre point que le droit de passage, ce à quoi il devrait se borner, sans avoir aucunement trait aux terres à coloniser, ou autres questions qui pourront être réglées ensuite, ce traité n'entraînera d'autre déboursé que quelques présents de couvertures et de tels objets qui servent dans ces circonstances, et qu'un officier autorisé saura distribuer judicieusement avec l'aide des agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Lors de l'ouverture des communications, l'an dernier, les chefs des tribus envoyèrent un d'entre eux, accompagné d'une escorte, au Fort William, pour s'assurer de ce qui avait été fait et savoir quelles sont les intentions du gouvernement en ouvrant ces communications. On ne pouvait pas à cette époque leur donner information à ce sujet, mais le fait que les tribus ont envoyé un tel messenger, et dans un pareil but, montre le profond intérêt qu'elles prennent au mouvement actuel. Les Sauvages seront sur l'éveil dès qu'un projet de grande route sera préparé, sans leur participation, pour traverser un territoire dont ils se croient les seuls seigneurs et maîtres, et sur lequel ils ont indubitablement des titres, si une longue occupation constitue un droit.

Comme je l'ai dit dans mon rapport de l'année dernière, les partis de travailleurs doivent, autant que possible, être tenus séparés des Sauvages, et l'officier qui les dirige doit toujours s'assurer qu'on les traite avec les égards convenables. Ces Sauvages sont bien différents des tribus timides et soumises qui sont aujourd'hui les seuls représentants de la race indienne dans les établissements avancés du Canada, et le traitement que j'ai vu adopter quelque fois vis-à-vis de ces derniers ne serait pas de mise dans le Nord-Ouest.

N'ayant jamais été en contact avec une race supérieure à la leur, ils ne se croient inférieurs en rien ; mais, tout en témoignant cela par leur attitude, ils sont inoffensifs et obligeants.

On maintiendrait beaucoup plus facilement l'ordre et les relations amicales avec ces Sauvages en excluant complètement les liqueurs enivrantes. Sur le territoire des Etats-Unis, toute contravention à ce règlement est punissable de la prison d'Etat. Il est regrettable que nous n'ayons pas une loi aussi salutaire sur le territoire anglais.

Pour plus de détails avec ces Sauvages, voir mon rapport de l'année dernière, page 26.

#### MANIÈRE DE FAIRE PROGRESSER LES TRAVAUX.

Comme je l'ai expliqué dans mon rapport de l'année dernière, les travaux préliminaires proposés seraient mieux exécutés par de bons ouvriers et des conducteurs compétents que si on les faisait faire à contrat.

On devrait mettre à l'ouvrage immédiatement autant d'hommes que l'on peut en employer avec avantage à chaque extrémité de la route, afin de rendre les eaux navigables des sections intérieures accessibles aussitôt que possible.

On peut faire venir aisément du Canada les ouvriers et le matériel nécessaires à l'ouverture de la route du Lac Supérieur.

Pour la partie de la route entre l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois et le Fort Garry l'on peut obtenir sans difficulté des ouvriers à l'Etablissement de la Rivière Rouge, mais la disette qui sévit maintenant en cet endroit et qui continuera jusqu'à la moisson de l'année prochaine, rendra nécessaire, dès le commencement de la saison, l'achat de provisions de bouche dans les établissements du Nord du Minnesota.

Pour ce qui est de la Région des Lacs, on peut préparer du bois pour les barrages et le descendre au courant de la rivière durant l'été, jusqu'aux différents endroits où il devra être utilisé, et les travaux d'excavation et de construction peuvent, dans plusieurs cas, commencer immédiatement et continuer pendant l'hiver, où les provisions de bouche sont expédiées à plus bas prix, au moyen des traîneaux, qu'en été par les canots.

Lorsque la route entre la Baie du Tonnerre et le Lac Shebandowan sera complétée, il sera facile de transporter des provisions jusqu'aux travaux de l'intérieur; c'est une des raisons pour laquelle cette route devrait être poussée aussi rapidement que possible. Les opérations dans des localités aussi éloignées que Nameukan et Nequaquon seraient dispendieuses et ne peuvent être entreprises tant que cette route ne sera pas terminée.

#### PROJET D'UN CHEMIN DE FER ABOUTISSANT AU LAC LA PLUIE.

Dans l'un de mes rapports préliminaires, imprimé peu après le début des explorations des territoires du Nord-Ouest, se trouve le passage suivant :—

“ Lorsque l'état du pays justifiera cette dépense, on pourra construire, entre le Lac Supérieur et le Lac La Pluie, un chemin de fer long de 195 milles, et un autre de 91½ entre le Lac Plat et le Fort Garry ;—cela fait, et deux écluses étant établies au Fort Francis, l'Etablissement de la Rivière Rouge se trouverait à moins de deux jours du Lac Supérieur, etc.” (*Journaux, A. L., 1830—Territoire du Nord-Ouest.*)

Depuis que j'ai écrit le rapport qui renferme ce passage, les explorations se sont étendues considérablement et le résultat a démontré qu'un chemin de fer de quarante milles, entre la Baie du Tonnerre et les eaux navigables de la section intérieure, combiné avec le service des écluses recommandées, serait d'un grand avantage et beaucoup plus économique, tant pour la construction première que pour les frais de fonctionnement ensuite, qu'un chemin continue jusqu'au Lac La Pluie. Ce dernier, quoique placé sous une ligne à vol d'oiseau de cent soixante-dix milles seulement, parcourera à peu près deux cents milles à raison des courbes qu'il devra décrire, et il ne remplira pas certaines conditions très-importantes.

Il ne pourrait pas se prolonger plus tard jusqu'à l'Etablissement de la Rivière Rouge, sans passer sur le territoire des Etats-Unis, à cause du Lac des Bois qui étend ses eaux sur un espace de cent milles directement en travers de ce chemin, et il ne pourra point former partie de la route du Canada au Fort Garry, parce qu'il s'en trouve éloigné de plus de soixante milles à son point de départ au Lac Supérieur, et d'à peu près cent milles à son terminus au Lac La Pluie.

Ce ne serait qu'un “ chemin de fer de portage ” utile durant la saison de navigation, pour relier entre elles les routes d'eau navigable. Sous ce rapport, ce chemin serait, sans doute, très utile ; mais on peut atteindre le même but par la ligne plus courte de 40 milles que l'on suggère maintenant, combinée, comme elle le serait, avec le service d'écluses nécessaires pour offrir une navigation non-interrompue entre son terminus et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois.

L'idée d'établir une route non-interrompue aboutissant au Lac La Pluie, avait été indiquée, à titre de simple recommandation, dans un rapport préliminaire où étaient exposées les différentes routes pour atteindre l'Etablissement de la Rivière Rouge, et leurs désavantages comparés avec la route plus longue des Etats-Unis. On a, toutefois, attaché beaucoup d'importance à ce projet de chemin et il a été adopté par des personnes qui invoquent chaeu-

reusement l'ouverture de communications avec le territoire du Nord-Ouest, et j'espère que l'on s'apercevra que je n'argumente pas autant ici contre leurs vues que pour expliquer comment un projet que j'ai suggéré avant qu'une exploration eût été poussée un peu loin est maintenant susceptible d'être amélioré par l'extension de la section navigable et en adoptant un tracé de chemin de fer beaucoup plus court et moins dispendieux. Le principe est le même dans les deux cas,—construire un chemin de fer entre la Baie du Tonnerre et les eaux navigables de l'intérieur—avec cette différence que, d'après le projet proposé maintenant, la navigation s'étendra jusqu'à une petite distance du Lac Supérieur.

#### ARPENTAGES ET EXPLORATIONS SUBSÉQUENTES.

##### *Entre la Baie Nipigon et le Fort Garry.*

Comme je l'ai déjà dit, en projetant une ligne de chemin de fer depuis le Lac Supérieur jusqu'à l'Établissement de la Rivière Rouge, la Baie Nipigon devrait en être le point de départ. Courant de là en ligne droite, autant que possible, ce chemin atteindra le Lac Seul—grande nappe d'eau tributaire du Winnipeg. De cet endroit l'on trouvera probablement un terrain praticable dans une direction presque directe à l'extrémité nord du Lac des Bois. De ce dernier point au Fort Garry le pays est mieux connu, et l'on n'y rencontrera pas de grande difficulté, si ce n'est dans les environs du Portage au Rat, où un espace considérable est couvert de collines rocheuses et basses. Si le terrain situé entre le Lac Seul et l'extrémité Nord du Lac des Bois est reconnu peu praticable, il est probable que l'on pourra tracer une ligne en suivant la Rivière des Anglais—décharge du Lac Seul—jusqu'à la Winnipeg, traversant cette dernière au-dessus du confluent des deux rivières, et continuant dans sa vallée jusqu'aux Sept Portages, d'où une ligne pourra être continuée jusqu'à l'Établissement de la Rivière Rouge, distance d'à peu près quarante milles, sur une contrée unie mais quelque peu marécageuse. En adoptant la vallée de la Rivière des Anglais l'on n'augmentera pas de beaucoup la longueur du trajet, et, d'après les rapports les plus croyables, l'on ouvrirait ainsi un bon territoire propre à la colonisation. À la ferme de la Compagnie de la Baie d'Hudson, au Lac Seul, il y a de belles récoltes, et comme la pierre à chaux existe dans le sous-sol d'une partie de cette contrée il est raisonnable de supposer que, là où elle domine, le sol doit être bon, comme cela est généralement le cas, et le terrain en même temps favorable à la construction de voies ferrées.

Les principales difficultés se trouveront sans doute, comme ailleurs, sur les tracés partant du Lac Supérieur et arrivant aux eaux du versant de l'ouest.

Une exploration de toute la route devrait être faite, et en cette occasion les niveaux des terrains le long des cours d'eau devraient être déterminés régulièrement, et l'élévation de la contrée adjacente mesurée, approximativement, au moyen du baromètre.

La région est coupée de rivières et de lacs, navigables en canots d'écorce, de sorte que l'on ne prendrait pas beaucoup de temps pour y faire une exploration préliminaire suffisante pour donner une idée du caractère de la région en général.

Cette exploration pourrait être combinée avec les opérations au Fort William, de manière qu'il ne serait pas nécessaire de former une organisation séparée dans ce but.

##### *Entre la Baie du Tonnerre et le Lac la Pluie.*

Il est nécessaire de mesurer le terrain avant d'estimer le coût des travaux qu'il faudra exécuter pour rendre la navigation continue entre le Lac Shebandowan et le Fort Francis, et en raison de l'importance qui doit maintenant s'attacher à la contrée qui borde cette route l'on devrait explorer sommairement tous les lacs et les cours d'eau tributaires, sur une distance considérable, des deux côtés. Sans augmenter de beaucoup les déboursés, ces explorations pourraient être faites conjointement avec les travaux des routes et des barrages projetés, déjà mentionnés.

#### OUVRAGE DE M. RUSSELL SUR LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

En terminant ce rapport, je sens que je dois, en vue d'informations publiques au sujet des territoires du Nord-Ouest, attirer l'attention sur le livre de A. J. Russell, écuyer, de

cette ville, qui paraîtra prochainement à l'imprimerie de George E. Desbarats, écuyer, et dont j'ai eu l'avantage de consulter les premières feuilles imprimées. Le défaut de renseignements convenables touchant ces immenses régions, si variées sous le rapport des influences climatalogiques—et jusqu'à présent désignées si généralement sous le nom tant soit peu glacial de *Baie d'Hudson*, avec laquelle de vastes territoires sont ainsi classés sans qu'il y ait entre eux la moindre affinité—et l'absence complète de tout moyen d'acquiescer ces renseignements, ont jusqu'ici empêché toute discussion pratique sur les résultats que l'on obtiendraient en développant les ressources de cette contrée. Les informations que le livre de M. Russell est à la veille de présenter au public sont donc de la plus grande importance, tirées, comme elles doivent l'être, de toutes les sources qu'une patiente investigation pouvait rendre profitables, le tout illustré de cartes indiquant le sol fertile ou stérile, le climat favorable qui invite des millions de colons à ouvrir le sol vierge, les régions hyperboréennes où le chasseur et le trafiquant de fourrures auront encore une contrée d'exploitation ouverte, de manière à ce que chacun puisse juger de l'avenir réservé à la Puissance qui offre présentement un si vaste champ à l'esprit d'entreprise et de progrès. L'ouvrage de M. Russell mérite une appréciation plus étendue que celle que je puis faire entrer dans le cadre de ce rapport.

#### LE GRAND NORD-OUEST.

Quoique cela semble un peu en dehors du but direct de ce rapport—borné proprement au sujet de l'ouverture des communications—autant que j'ai pu en juger jusqu'ici en visitant, par ordre du gouvernement, la grande région qui s'étend plus loin à l'Ouest, et, pour laquelle ces premières voies ne seront que l'ouverture de portes d'entrée, je ne puis terminer sans féliciter le pays et les honorables délégués eux-mêmes sur le succès obtenu par la députation dans le règlement d'une question qui ouvre aux entreprises des Canadiens une région qui forme une partie considérable de continent Américain, et qui, par la variété et l'étendue de ses ressources naturelles, n'est probablement surpassée par aucun pays de même étendue sur la surface du globe.

Ceux qui croient que le territoire du Nord-Ouest, y compris les vallées de la Rivière Rouge et la Saskatchewan, était proprement une partie du Canada, considérant les influences formidables qui s'opposaient à l'établissement de nos droits, et l'étendue de cette contrée, penseront que la somme réclamée à cet égard est peu de chose ; et, lorsqu'en sus de tout ce que nous pouvions réclamer avec justice, nous acquérons un territoire immense, riche en produits de chasse, pêcheries et probablement en mines, sur lequel le droit de la compagnie de la Baie d'Hudson n'a pas même été contesté, abolissant par ce fait le dernier vestige d'un pouvoir qui, bien qu'exercé avec douceur, n'était pas conforme aux usages constitutionnels dans aucune partie de l'Amérique Britannique du Nord, le Canada a obtenu un résultat dont tout le pays et les délégués eux-mêmes peuvent se sentir fiers à juste titre.

Il n'y a qu'un point de l'arrangement dont quelques personnes semblent disposées à faire exception, c'est l'abandon à la compagnie d'une petite portion de terre dans le district connu sous le nom de Zone Fertile, et qui n'est pas la seule région fertile dans les vastes régions du Nord-Ouest. Je ne me sentirais pas justifiable de parler de cela, si d'après les rapports que j'ai personnellement avec les membres résidents de la compagnie, je ne crois pas que cet arrangement fonctionnera bien et aboutira à l'avantage de toutes les parties.

Nul ne contestera la sagesse et l'habileté dont avec laquelle la compagnie de la Baie d'Hudson a conduit ses affaires, et si par le passé elle a cherché à empêcher la colonisation, comme contraire à ses intérêts, n'est-il pas juste de penser que la même habileté sera mise maintenant au service de la colonisation, parce qu'elle aura avec le Canada d'autres rapports qui l'intéresseront à agir de concert avec lui, et parce que ses terres situées dans la Zone Fertile augmenteront par là de valeur ?

Considérant cela comme le résultat naturel de l'arrangement fait, je puis parler des associés et employés résidents de la compagnie comme possédant le pouvoir de rendre les plus importants services, soit en aidant la colonisation, soit par leur contrôle sur l'élément sauvage. Ils sont attachés au sol ; ils connaissent tous les points de la contrée, et sous le régime nouveau ils sentiront que leurs intérêts sont identifiés à ses progrès. De plus, l'influence des associés en Angleterre—plusieurs étant par leur position en état de rendre des services de la plus grande importance—en dirigeant l'émigration vers les prairies de l'Ouest,

sera probablement de plus de valeur que tout autre effort qui pourrait être fait dans ce sens.

Pour conclure, il y a une belle et fertile terre, aux vastes proportions, qui invite le cultivateur à s'emparer de son sol vierge. Si, de notre côté, nous invitons et intéressons toutes les influences du Canada, y comprise celle de la Compagnie de la Baie d'Hudson, à s'unir pour la développer et y diriger l'émigration, le jour n'est pas loin où une population active, qui comptera par millions, trouvera là la prospérité et l'abondance, et ce serait un complément désirable des travaux qui s'accomplissent maintenant si, avant plusieurs années,—ce qui est très-possible,—les délégués de l'hiver dernier, Sir George E. Cartier, baronnet, et l'honorable William McDougall, C. B., pourraient à l'aide des meilleurs moyens de transport moderne, visiter la Zone Fertile, et voir ces vastes rivières navigables, sortant du voisinage de grands dépôts de charbons pour courir l'espace de plusieurs centaines de milles à travers les grasses prairies d'une fertilité insurpassable, ou passant de la Zone Fertile à une autre Zone aussi vaste,—située plus au Nord, mais en même temps aussi plus à l'Ouest, et sous une température plus basse—où une autre rivière navigable, la grande Unjiga, qui prend sa source dans les plaines de la Colombie Britannique, coupe les Montagnes Rocheuses et dans sa course de mille milles se dirige vers l'est à travers les forêts et les prairies, sur dix degrés de longitude. C'est la région qui avait tant impressionné Sir Alexandre McKenzie, le premier homme civilisé qui l'ait visitée.

De bonne heure au mois de mai, il a vu cette contrée couverte d'une exubérance de verdure, ses belles collines en ondulations et ses vallées couvertes, aussi loin que l'œil pouvait atteindre, de vastes troupeaux de buffles et d'élaus.

Il parle de ses doux et beaux paysages, de ses arbres en pleine floraison, et vraiment, à en juger par ce qu'il écrit autant que par les récits d'autres voyageurs, il semblerait que cette contrée éloignée de l'Unjiga, avec ses contours sinueux, ses bouquets d'arbres et de verdure, ses troupeaux sauvages, égale ou surpasse même sur plusieurs points toutes les plantations dont le génie de l'homme civilisé entoure les habitations modernes.

Respectueusement soumis,

S. J. DAWSON.

